



제422회 국회 (임시회)
제1차 국토교통위원회

항공안전법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 항공안전의무보고 대상으로
비행기록장치에 기록된 자료 추가〉
■ 이해민의원 대표발의(의안번호 제2207227호)

2025. 2.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 임 종 수

목 차

□ 이해민의원 대표발의(2207227)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	3
1. 항공안전 의무보고 대상으로 비행기록장치에 기록된 자료 추가 및 국회의 해당 자료에 대한 요구권 신설(안 제59조제5항부터 제8항까지 신설)	3
가. 개정안의 내용	3
나. 검토의견	5
다. 관계기관 의견	12
1) 국토교통부	12
2) 국방부	13
3) 항공안전기술원	14
4) 한국교통안전공단	15
5) 한국항공협회	17

□ 이해민의원 대표발의(2207227)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 이해민의원 등 13인
2. 제 안 일 : 2025. 1. 3.
3. 회 부 일 : 2025. 1. 6.

II. 제안이유 및 주요내용

최근 발생한 제주항공 여객기 참사처럼 항공사고 및 항공안전 장애가 발생할 경우, 정확한 원인 규명과 재발방지대책 마련을 위한 객관적 데이터 확보의 중요성이 더욱 커지고 있음.

특히 비행자료기록장치 및 조종실음성기록장치(이하 ‘비행기록장치’라 한다)에 기록된 정보는 사고 원인 분석에 필수적임.

그러나 현행법에 따르면 항공사고 발생 시 항공종사자 등 관계인이 국토교통부장관에게 보고하여야 할 내용에 ‘비행기록장치’는 포함되어 있지 않음. 이에 따라 국민 의문 해소와 조사 투명성 강화를 위해 정보공개가 필요하더라도 이를 이행할 방법이 없음.

이에 항공사고 발생 시 의무보고해야 할 사항으로 ‘비행기록장치에 기록된 자료’를 추가하고 국회가 해당자료를 국토교통부장관에게 요구할 수 있도록 제도를 개선함으로써 항공사고 원인에 대한 명확한 조

사를 돕고, 조사 과정의 투명성을 강화하고자 함(안 제59조제5항부터 제8항까지 신설).

Ⅲ. 검토의견

1. 항공안전 의무보고 대상으로 비행기록장치에 기록된 자료 추가
및 국회의 해당 자료에 대한 요구권 신설(안 제59조제5항부터
제8항까지 신설)

가. 개정안의 내용

개정안은 항공기사고, 항공기준사고, 의무보고 대상 항공안전장애가 발생한 경우 국토교통부장관에게 하여야 하는 항공안전 의무보고와 관련하여, 현재 하위법령에서 규정하고 있는 보고 주체인 항공종사자 등 관계인의 범위 및 보고사항을 구체화하면서 비행기록장치에 기록된 자료를 보고사항에 포함시키는 것임.

또한, 국회가 국토교통부장관에게 보고된 내용을 제출하도록 요구할 수 있는 요구권을 신설하는 것임.

현행	개정안
제59조(항공안전 의무보고) ① 항공기 사고, 항공기준사고 또는 항공안전장애 중 국토교통부령으로 정하는 사항(이하 “의무보고 대상 항공안전장애”라 한다)을 발생시켰거나 항공기사고, 항공기준사고 또는 의무보고 대상 항공안전장애가 발생한 것을 알게 된 항공종사자 등 관계인은 국토교통부장관에게 그 사실을 보고하여야 한	제59조(항공안전 의무보고) ① ~ ④ (현행과 같음)

현행	개정안
다. 다만, 제33조에 따라 고장, 결함 또는 기능장애가 발생한 사실을 국토교통부장관에게 보고한 경우에는 이 조에 따른 보고를 한 것으로 본다. ② 국토교통부장관은 제1항에 따른 보고(이하 “항공안전 의무보고”라 한다)를 통하여 접수한 내용을 이 법에 따른 경우를 제외하고는 제3자에게 제공하거나 일반에게 공개해서는 아니 된다. ③ 누구든지 항공안전 의무보고를 한 사람에 대하여 이를 이유로 해고·정보·징계·부당한 대우 또는 그 밖에 신분이나 처우와 관련하여 불이익한 조치를 취해서는 아니 된다. ④ 제1항에 따른 항공종사자 등 관계인의 범위, 보고에 포함되어야 할 사항, 시기, 보고 방법 및 절차 등은 국토교통부령으로 정한다. <u><신 설></u> <u><신 설></u>	⑤ <u>국회는 국토교통부장관에게 제1항에 따른 보고 내용을 제출하도록 요구할 수 있으며, 국토교통부장관은 이에 따라야 한다. 다만, 국가 안보 또는 기밀 유지와 관련하여 제출이 제한되는 경우에는 그 사유를 명확히 밝혀야 한다.</u> ⑥ 제1항에 따른 항공종사자 등 관계인의 범위는 다음 각 호와 같다. 1. <u>항공기 조종사(조종사가 통보할 수 없는 경우에는 그 항공기의 소유자)</u> 2. <u>경량항공기 조종사(조종사가 통보할 수 없는 경우에는 그 경량항공</u>

현행	개정안
	<u>기의 소유자)</u> 3. <u>초경량항공기 조종사(조종사가 통보할 수 없는 경우에는 그 초경량항공기의 소유자)</u> ⑦ 제1항에 따른 보고에 포함되어야 할 사항은 다음 각 호에 따른다. 1. <u>사고 구분</u> 2. <u>분야 구분</u> 3. <u>발생유형</u> 4. <u>항공기기종 등</u> 5. <u>발생 일시 및 장소</u> 6. <u>발생 단계</u> 7. <u>발생 개요</u> 8. <u>제52조 및 이 법 시행규칙 제109조 제1항제3호에 따른 ‘비행기록장치’에 기록된 자료</u> 9. <u>피해 규모</u> 10. <u>기타 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.</u> ⑧ 제1항에 따른 보고 시기, 보고 방법 및 절차 등은 국토교통부령으로 정한다. 부 칙 이 법은 공포한 날부터 시행한다.

나. 검토의견

지난 2024년 12월 29일 방콕발 제주항공 2216편은 무안공항에 착륙기어장치가 내려지지 않은 상태로 동체 착륙하였고, 활주 중 활주로를 초과하였으며, 방위각(Localizer¹⁾) 시설물과 충돌하여 화재가 발생하였음.

1) 항공기의 안전한 착륙을 위해 활주로와 기체의 방향각 측정 정보를 제공하는 장치

이로 인해 탑승객 181명 중 179명이 사망하고 항공기가 전소하는 등 사고가 발생하였음.

이와 같은 항공기 사고가 발생하는 경우 비행기록장치²⁾(사고조사를 위하여 항공기에 갖추어야 하는 비행자료 및 조종실 내 음성을 디지털 방식으로 기록할 수 있는 장치³⁾)는 사고조사의 핵심적인 역할을 수행하게 될 것이라는 점에서 국민 의문 해소와 조사 투명성 강화를 위해 이와 관련한 정보의 공개가 필요하다는 견해가 있음.

이에 개정안은 현행법 상 국토교통부령으로 위임되어 있는 의무보고에 포함하여야 할 사항을 법률에서 직접 규정⁴⁾하면서 ‘비행기록장치에

2) 참고1. 비행기록장치(CVR 및 FDR)

3) 「항공안전법」

제52조(항공계기 등의 설치·탑재 및 운용 등) ② 제1항에 따라 항공계기등을 설치하거나 탑재하여야 할 항공기, 항공계기등의 종류, 설치·탑재기준 및 그 운용방법 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

「항공안전법 시행규칙」

제109조(사고예방장치 등) ① 법 제52조제2항에 따라 사고예방 및 사고조사를 위하여 항공기에 갖추어야 할 장치는 다음 각 호와 같다.

3. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 항공기에는 **비행자료 및 조종실 내 음성을 디지털 방식으로 기록할 수 있는 비행기록장치 각 1기 이상**

가. 항공운송사업에 사용되는 터빈발동기를 장착한 비행기. 이 경우 비행기록장치에는 25시간 이상 비행자료를 기록하고, 2시간 이상 조종실 내 음성을 기록할 수 있는 성능이 있어야 한다.

나. 최대이륙중량이 2만 7천킬로그램을 초과하는 비행기. 이 경우 비행기록장치에는 비행자료 및 조종실 내 음성을 각각 25시간 이상 기록할 수 있는 성능이 있어야 한다.

다. 승객 5명을 초과하여 수송할 수 있고 최대이륙중량이 5,700킬로그램을 초과하는 비행기 중에서 항공운송사업 외의 용도로 사용되는 터빈발동기를 장착한 비행기. 이 경우 비행기록장치에는 25시간 이상 비행자료를 기록하고, 2시간 이상 조종실 내 음성을 기록할 수 있는 성능이 있어야 한다.

라. 헬리콥터. 이 경우 비행기록장치에는 10시간 이상 비행자료를 기록하고, 2시간 이상 조종실 내 음성을 기록할 수 있는 성능이 있어야 한다.

마. 그 밖에 항공기의 최대이륙중량 및 제작 시기 등을 고려하여 국토교통부장관이 필요하다고 인정하여 고시하는 항공기

4) 해당 규정내용은 항공안전법 시행규칙 [별지 제65호서식] 항공안전의무보고서를 참고한 것으로 보임.

참고2. 항공안전법 시행규칙 [별지 제65호서식] 항공안전의무보고서

기록된 자료'를 추가함과 동시에 이와 같은 자료를 국회가 요구하면 제출하도록 하여 사고조사와 관련한 투명성을 제고하려는 취지로 보임.

다만, 개정안과 관련하여 다음과 같은 점을 고려할 필요가 있을 것으로 보임.

먼저, 항공사고가 발생하면, '항공·철도사고조사위원회'에 의해 사고조사가 이루어지는데, 사고조사의 핵심적인 역할을 수행하게 될 비행기록장치는 항공·철도사고조사위원회에서 사고조사를 위해 필수적으로 확보할 필요가 있는 장치라 할 수 있어, 항공종사자 등 관계인이 비행기록장치에 기록된 자료를 사고조사 외의 목적으로 국토교통부장관에게 별도로 보고하는 것이 가능할 것인지에 관한 검토가 필요해 보임.

또한, 개정안은 국토교통부장관으로 하여금 비행기록장치에 기록된 자료가 포함된 보고사항을 국회가 요구 시 제출하도록 하고 있는데, 국회에 이와 같은 자료가 제출되면 사고조사의 투명성을 제고할 수 있고, 많은 전문가들의 의견을 청취할 수 있다는 점에서 긍정적인 측면이 있을 수 있으나, 자칫 조사 초기 충분히 검증되지 않은 원인 추정 등에 따른 혼란 등 사고조사에 영향을 미칠 우려가 있다는 점도 함께 고려할 필요가 있을 것으로 보임.

특히, 국제민간항공협약 부속서 13은 조사에 미치는 영향을 고려하여 일부 기록을 사고조사 목적이 아닌 다른 목적으로 제공할 수 없도록 하고 있고, 「항공·철도사고조사에 관한 법률」⁵⁾에서도 정확한 사고조사에 영향을 줄 수 있거나, 국가의 안전보장 및 개인의 사생활이 침해될 우려가 있는 경우에는 정보를 공개하지 아니할 수 있다고 규정하고 있음.

ICAO Annex 13 5.12	국제민간항공협약 부속서 13 5.12
The State conducting the investigation of an accident or incident shall not make the following records available for purposes other than accident or incident investigation, unless the competent authority designated by that State determines, in accordance with national laws and subject to Appendix 2 and 5.12.5, that their disclosure or use outweighs the likely adverse domestic and international impact such action may have on that or any future investigations:	사고나 사건에 대한 조사를 실시하는 국가는 그 국가가 지정한 관할당국이 국내 법과 부속서 2 및 제5.12.5조에 따라 해당 기록을 공개하거나 사용하여 얻는 효과가 그 조사나 향후 조사에 국내 및 국제 사회에 미치는 부정적 영향보다 크다고 판단하는 경우를 제외하고, 다음에 열거된 기록을 사고나 사건의 조사 목적이 아닌 다른 목적으로 제공할 수 없다.
a) cockpit voice recordings and airborne image recordings and any transcripts	a) 조종석 음성 기록 및 항공 영상 기록과 그러한 기록에 대한 녹취록

5) 「항공·철도 사고조사에 관한 법률」

제28조(정보의 공개금지) ①위원회는 사고조사 과정에서 얻은 정보가 공개됨으로써 해당 또는 장래의 정확한 사고조사에 영향을 줄 수 있거나, 국가의 안전보장 및 개인의 사생활이 침해될 우려가 있는 경우에는 이를 공개하지 아니할 수 있다. 이 경우 항공·철도사고등과 관계된 사람의 이름을 공개하여서는 아니 된다.

②제1항에 따라 공개하지 아니할 수 있는 정보의 범위는 대통령령으로 정한다.

「항공·철도 사고조사에 관한 법률 시행령」

제8조(공개할 수 있는 정보의 범위) 법 제28조제2항에 따라 공개하지 아니할 수 있는 정보의 범위는 다음 각 호와 같다. 다만, 해당정보가 사고분석에 관계된 경우에는 법 제25조 제1항에 따른 사고조사보고서에 그 내용을 포함시킬 수 있다.

1. 사고조사과정에서 관계인들로부터 청취한 진술
2. 항공기운항 또는 열차운행과 관계된 자들 사이에 행하여진 통신기록
3. 항공사고등 또는 철도사고와 관계된 자들에 대한 의학적인 정보 또는 사생활 정보
4. 조종실 및 열차기관실의 음성기록 및 그 녹취록
5. 조종실의 영상기록 및 그 녹취록
6. 항공교통관제실의 기록물 및 그 녹취록
7. 비행기록장치 및 열차운행기록장치 등의 정보 분석과정에서 제시된 의견
8. 그 밖에 「국제민간항공조약」 및 같은 조약의 부속서에 따라 공개가 제한되는 정보

ICAO Annex 13 5.12	국제민간항공협약 부속서 13 5.12
from such recordings; and	
b) records in the custody or control of the accident investigation authority being:	b) 사고조사기관이 보관하거나 관리하는 다음 기록 :
1) all statements taken from persons by the accident investigation authority in the course of their investigation;	1) 사고조사기관이 조사 과정에 사람들로부터 수집한 모든 진술 내용
2) all communications between persons having been involved in the operation of the aircraft;	2) 항공기 운항과 관련된 사람 간의 모든 통신 내용
3) medical or private information regarding persons involved in the accident or incident;	3) 사고나 사건에 관련된 사람의 의료 정보나 개인 정보
4) recordings and transcripts of recordings from air traffic control units;	4) 항공 관제장치의 기록 및 녹취록
5) analysis of and opinions about information, including flight recorder information, made by the accident investigation authority and accredited representatives in relation to the accident or incident; and	5) 사고나 사건과 관련하여 사고조사기관 및 공인 대리인이 작성한 비행기록장치 정보 등 정보에 대한 분석 결과 및 의견
6) the draft Final Report of an accident or incident investigation.	6) 사고 또는 사건 조사에 관한 최종보고서 초안

아울러, 비행기록장치에 기록된 자료 외의 보고사항의 경우에도 국제민간항공협약 부속서 19는 항공안전보고제도를 통해 수집된 자료를 포함한 안전 정보가 안전 관련 목적 이외의 용도로 사용될 경우, 향후 이러한 정보의 제공이 저해될 수 있으며 이는 안전에 부정적인 영향을 미칠 수 있다는 점에서 안전정보의 일반에 대한 공개를 제한하고 있으며, 이에 따라 「항공안전법」 제59조제2항6)도 항공안전 의무보고를 통하여 접수한 내용에 대해서 제3자 제공 및 일반에 대한 공개를 금지하고

6) 「항공안전법」

제59조(항공안전 의무보고) ② 국토교통부장관은 제1항에 따른 보고(이하 “항공안전 의무보고”라 한다)를 통하여 접수한 내용을 이 법에 따른 경우를 제외하고는 제3자에게 제공하거나 일반에게 공개해서는 아니 된다.

있음을 고려할 필요가 있는 것으로 보임.

국제민간항공협약 부속서 19 중

APPENDIX 3

Note 1.— The protection of safety data, safety information and related sources is essential to ensure their continued availability, since the use of safety data and safety information for purposes other than maintaining or improving safety may inhibit the future availability of such data and information, with a significant adverse effect on safety.

2. Principles of protection (보호 원칙)

2.1 States shall ensure that safety data or safety information is not used for:

a) disciplinary, civil, administrative and criminal proceedings against employees, operational personnel or organizations;

b) disclosure to the public; or

c) any purposes other than maintaining or improving safety; unless a principle of exception applies.

2.1 항공당국은 안전데이터 또는 안전정보가 다음과 같은 용도로 사용되지 않도록 보장해야 한다:

a) 직원, 운영 인력 또는 조직에 대한 징계, 민사, 행정 및 형사 절차;

b) 대중에 대한 공개; 또는

c) 안전 유지 또는 개선 이외의 목적. 단, 예외 원칙이 적용되는 경우는 제외한다.

자료 : 국토교통부

한편, 개정안은 현재 부령으로 정하도록 하고 있는 항공종사자 등 관계인의 범위를 법률에서 ①항공기 조종사(조종사가 통보할 수 없는 경우에는 그 항공기의 소유자), ②경량항공기 조종사(조종사가 통보할 수 없는 경우에는 그 경량항공기의 소유자), ③초경량항공기 조종사(조종사가 통보할 수 없는 경우에는 그 초경량항공기의 소유자)로 정하고 있는데, 해당 관계인의 범위는 「항공·철도사고조사에 관한 법률」⁷⁾ 제17조

제1항 및 동법 시행규칙 제2조를 참고한 것으로 보임.

그러나 이는 현행법령⁸⁾에 따른 보고주체[항공기 기장(또는 그 항공기의 소유자등), 항공정비사(또는 그 항공정비사가 소속된 기관·법인 등의 대표자), 항공교통관제사(또는 그 관제사가 소속된 항공교통관제기관의 장), 공항시설을 관리·유지하는 자 등]에 비해 그 범위가 축소되어 해당 의무보고의 취지 달성이 곤란해질 수 있다는 점과 현행 의무보고의 대상에서 경량항공기 또는 초경량비행장치 사고는 제외된다는 점을 감안할 필요가 있을 것으로 보임.

7) 「항공·철도 사고조사에 관한 법률」

제17조(항공·철도사고등의 발생 통보) ① 항공·철도사고등이 발생한 것을 알게 된 항공기의 기장, 「항공안전법」 제62조제5항 단서에 따른 그 항공기의 소유자등, 「철도안전법」 제61조제1항에 따른 철도운영자등, 항공·철도종사자, 그 밖의 관계인(이하 “항공·철도종사자등”이라 한다)은 지체 없이 그 사실을 위원회에 통보하여야 한다. 다만, 「항공안전법」 제2조제4호에 따른 국가기관등항공기의 경우에는 그와 관련된 항공업무에 종사하는 사람은 소관 행정기관의 장에게 보고하여야 하며, 그 보고를 받은 소관 행정기관의 장은 위원회에 통보하여야 한다.

「항공·철도 사고조사에 관한 법률 시행규칙」

제2조(항공·철도종사자와 관계인의 범위) 「항공·철도 사고조사에 관한 법률」(이하 “법”이라 한다) 제17조제1항에 따라 항공·철도사고등의 발생사실을 법 제4조제1항에 따른 항공·철도사고조사위원회(이하 “위원회”라 한다)에 통보해야 하는 항공·철도종사자와 관계인의 범위는 다음 각 호와 같다.

1. 경량항공기 조종사(조종사가 통보할 수 없는 경우에는 그 경량항공기의 소유자)
2. 초경량비행장치의 조종자(조종자가 통보할 수 없는 경우에는 그 초경량비행장치의 소유자)

8) 「항공안전법 시행규칙」

제134조(항공안전 의무보고의 절차 등) ③ 법 제59조제1항에 따른 항공종사자 등 관계인의 범위는 다음 각 호와 같다. <개정 2020. 2. 28.>

1. 항공기 기장(항공기 기장이 보고할 수 없는 경우에는 그 항공기의 소유자등을 말한다)
2. 항공정비사(항공정비사가 보고할 수 없는 경우에는 그 항공정비사가 소속된 기관·법인 등의 대표자를 말한다)
3. 항공교통관제사(항공교통관제사가 보고할 수 없는 경우 그 관제사가 소속된 항공교통관제기관의 장을 말한다)
4. 「공항시설법」에 따라 공항시설을 관리·유지하는 자
5. 「공항시설법」에 따라 항행안전시설을 설치·관리하는 자
6. 법 제70조제3항에 따른 위험물취급자
7. 「항공사업법」 제2조제20호에 따른 항공기취급업자 중 다음 각 호의 업무를 수행하는 자
가. 항공기 중량 및 균형관리를 위한 화물 등의 탑재관리, 지상에서 항공기에 대한 동력지원
나. 지상에서 항공기의 안전한 이동을 위한 항공기 유도

다. 관계기관 의견

1) 국토교통부

안 제7항제1호부터 제8호 및 제10호는, 기존 법령에서 이미 규정하고 있는 사항으로, 별도 법률로 규정하는 것은 실익이 없을 것으로 판단되고, 제9호의 ‘비행기록장치’는 「항공·철도사고조사에 관한 법률」에 따라 사고원인 규명을 위한 조사 목적으로만 사용하도록 규정되어 있으며, 국제민간항공협약 부속서에서도 일반에 공개하는 것을 제한하고, 사고조사 목적으로만 활용토록 규정하고 있어 신중한 검토가 필요함.

또한, 의무보고제도로 수집된 자료는 국제민간항공협약 부속서 19⁹⁾에

9) 관련 국제민간항공협약 부속서 19 내용은 다음과 같음.

Chapter 5. SAFETY DATA AND SAFETY INFORMATION COLLECTION, ANALYSIS, PROTECTION, SHARING AND EXCHANGE (제5장. 안전데이터 및 안전정보 수집, 분석, 보호, 공유 및 교환)
5.3 Safety data and safety information protection (안전데이터 및 안전정보 보호)
5.3.1 States shall accord protection to safety data captured by, and safety information derived from, voluntary safety reporting systems and related sources in accordance with Appendix 3.
5.3.1 국가는 부록 3에 의거하여 자율보고제도 및 관련 출처로부터 수집된 안전 데이터 및 그로부터 나온 안전 정보를 보호해야 한다.
5.3.2 Recommendation.— States should extend the protection referred to in 5.3.1 to safety data captured by, and safety information derived from, mandatory safety reporting system and related sources.
5.3.2 국가는 5.3.1에서 언급된 보호를 의무보고제도 및 관련 출처로부터 수집된 안전 데이터 및 그로부터 나온 안전 정보로까지 확장 적용해야 한다.
5.3.3 Subject to 5.3.1 and 5.3.2, States shall not make available or use safety data or safety information collected, stored or analysed in accordance with 5.1 or 5.2 for purposes other than maintaining or improving safety, unless the competent authority determines, in accordance with Appendix 3, that a principle of exception applies.
5.3.3 관할당국이 부록 3에 의거하여 예외 원칙이 적용된다고 판단하지 아니하는 한, 5.3.1과 5.3.2에 의거, 각국은 5.1 또는 5.2에 따라 수집, 저장 또는 분석된 안전 정보 또는 데이터를 안전 유지나 증진 이외의 목적으로 가용케 하거나 사용하지 않는다.

서 안전관리 목적 외 사용과 일반에 공개를 엄격히 제한하는 자료이고, 사고·준사고 내용은 국제민간항공협약 부속서 13 및 항공철도사고조사법에 따라서도 공정하고 객관적인 사고원인 규명을 위해 공개가 제한되는 사항으로, 의무보고된 자료를 국회에 제출하는 것에 대해서 신중한 검토가 필요함.

아울러, ‘항공종사자 등 관계인’의 범위를 항공기·경량항공기·초경량항공기 조종사로 정의하고 있으나, 보고의무를 가지는 관계인을 조종사만으로 제한할 경우, 조종사의 보고 결격사유(사망, 의식불명 등) 발생 시 보고가 이루어질 수 없어 현행법령에서는 이러한 경우를 고려하여 ‘항공기 기장’ 또는 ‘기장이 보고할 수 없는 경우 소유자 등’을 보고의무자로 지정하고 있으므로, ‘항공종사자 등 관계인’의 범위를 조종사로 한정하는 것은 실익이 없어 신중한 검토가 필요함.

또한, 현행법에서 보고 내용을 항공기와 관련한 이벤트로 제한하고 있는 점을 고려할 때, 보고의무자에 항공기가 아닌 경량항공기, 초경량항공기 조종사가 포함되는 것은 현 법률체계와 맞지 않는다는 점을 감안할 필요가 있음.

2) 국방부

개정안 제59조 제6항 및 제7항 신설 내용이 기존 국토교통부령을 충

분히 포함하는지와 상충되는 부분은 없는지 등에 대한 면밀한 검토가 필요함.

또한, 「항공안전법」 제1조 및 2조 등에 따르면 법률에서 사용하는 용어는 ‘항공기’, ‘경량항공기’, ‘초경량비행장치’ 이므로 용어상의 혼란을 방지하고자 「항공안전법」에서 정의하는 용어로 통일이 필요할 것으로 보임.

3) 항공안전기술원

먼저, 의무보고 사항의 국회 제출과 관련하여 국제민간항공협약 부속서 19 및 「항공안전법」 제59조제2항¹⁰⁾은 항공안전 보고를 대중에게 공개하거나 안전 이외의 목적으로 사용하는 것을 제한하고 있고, 안전을 위한 보고 활성화 차원에서 보고자 비공개와 비처벌 원칙을 규정하고 있는 점을 고려할 때, 「국정감사 및 조사에 관한 법률」 제12조¹¹⁾의 공개 원칙 및 동법 제16조제2항¹²⁾의 변상, 징계조치, 시정 등 불이익을 줄 수 있도록 하는 점과 대치되기 때문에 해당 조항은 삭제하는 것이 바람직할 것으로 판단됨.

10) 제59조(항공안전 의무보고) ② 국토교통부장관은 제1항에 따른 보고(이하 “항공안전 의무보고”라 한다)를 통하여 접수한 내용을 이 법에 따른 경우를 제외하고는 제3자에게 제공하거나 일반에게 공개해서는 아니 된다.

11) 국정감사 및 조사에 관한 법률

제12조(공개원칙) 감사 및 조사는 공개한다. 다만, 위원회의 의결로 달리 정할 수 있다.

12) 제16조(감사 또는 조사 결과에 대한 처리) ③ 국회는 감사 또는 조사 결과 위법하거나 부당한 사항이 있을 때에는 그 정도에 따라 정부 또는 해당 기관에 변상, 징계조치, 제도개선, 예산조정 등 시정을 요구하고, 정부 또는 해당 기관에서 처리함이 타당하다고 인정되는 사항은 정부 또는 해당 기관에 이송한다.

다음, 항공안전 의무보고 주체와 관련하여 항공안전 의무보고는 「항공안전법」 제59조제1항 및 동법 시행규칙 제134조제3항에 따라 항공종사자 등 관계인의 범위를 항공기 기장 외에도 항공정비사, 항공교통관제사 등 7개 부문으로 상세하게 정하여 운영하고 있으므로, 이를 별도로 법률에서 조종사로 한정하여 정하는 것은 현행 보고체계와 맞지 않고 경량항공기 및 초경량항공기(비행장치)는 동법 시행규칙 별표20의2에 따른 보고항목에 포함되지 않으며, 사고·준사고는 동법 제120조와 제129조에 따라 신고의무를 이미 조종사에게 부과하고 있어 불필요함.

그리고 항공안전 의무보고 사항과 관련하여 안 제7항제1호부터 제7호, 제9호·제10호는 이미 「항공안전법 시행규칙」 제134조 및 별지 제65호서식에 따라 보고에 포함되어야 할 사항으로 규정하고 있는 내용으로, 이를 별도로 법률에서 정하는 것은 실익이 없어 불필요하고, 국제민간항공협약 부속서 13 및 「항공철도사고조사에 관한 법률」은 비행기록을 대중에게 공개하거나 사고조사 이외의 목적으로 사용하는 것을 제한하고 있어, 제8호의 비행기록장치를 보고사항으로 신설하는 것은 신중히 판단할 필요가 있음.

4) 한국교통안전공단

항공안전의무 보고 제도는 그 취지 상 보고 내용을 항공기와 관련한 이벤트로 제한하고 있으며 경량항공기 및 초경량비행장치에는 비행기

록장치 설치를 의무화하지 않고 있는 등 현실적 여건을 고려할 때, 경량 항공기와 초경량비행장치에 본 개정안을 적용하는 것은 현 법률체계와 맞지 않아 적용에 신중한 검토가 필요함.

또한, 안 제59조제7항제8호의 ‘비행기록장치’와 관련하여 「항공철도사고조사에 관한 법률」 제28조에 따라, 사고 조사 과정에서 수집된 비행기록장치 정보는 공개가 제한되며, 이를 다른 목적으로 활용하거나 제공하는 것은 금지되어 있고, 국제민간항공협약 부속서13에는 국가는 조종실 음성기록물의 음성기록 및 비행 영상기록물의 영상·음성기록이 일반 대중에게 공개되지 않도록 조치해야 한다고 명시되어 있음.

이와 같은 법적 제한사항을 고려할 때, 항공관계자에게 비행기록장치 데이터 보고를 의무화하는 것은 기존 법령과의 충돌 가능성이 있어 신중한 검토가 필요함.

아울러, 사고 발생 시 비행기록장치 데이터는 항공철도사고조사위원회에서 직접 수거 및 관리하며, 해당 데이터는 사고원인 규명을 위한 조사 목적으로만 한정하여 사용되고 있으므로, 항공관계자가 이를 의무적으로 보고하도록 하는 것은 법적·실질적으로 실행이 어려울 수 있다고 판단됨.

5) 한국항공협회

항공안전 의무보고 내용에 대한 국회의 요구권 신설과 관련하여 국제 민간항공기구(ICAO), 유럽항공안전청(EASA)은 사고 및 안전보고 관련 내용을 제3자와 공유하거나 일반에 공개하는 것을 엄격히 제한하고 있고, 현행법 제59조제2항도 정보공개를 제한하고 있음.

다음, 보고사항에 비행기록장치에 기록된 자료를 추가하는 것과 관련하여 항공기 사고 및 준사고 발생 시 항공·철도사고 조사위원회 운영규정¹³⁾ 따라 사고발생 직후 비행기록장치의 유치권은 항공·철도사고조사 위원회에 귀속되므로 항공사는 접근 권한이 없고, 특히 항공기 사고 및 준사고가 해외에서 발생하여 외국의 사고조사위원회가 사고조사를 수행하고 있는 경우에는 국제기준에 따라 조사수행국 동의 없이는 비행기록장치 데이터의 공개 및 제공이 불가함.

또한, 항공안전 의무보고 대상자 범위 구체화와 관련하여 개정안에 따른 항공종사자 등의 범위(항공기 조종사·소유자 등)는 국토교통부 시행령에 규정된 범위와 상이함.

13) 「항공철도사고조사위원회 운영규정」

제26조(부품 등 유치) ③ 항공사고등의 항공기의 비행기록장치에 대한 관리는 사고발생 직후부터 위원회에 귀속되며 화재 또는 사고 시 충격으로 인해 재사용이 불가능 정도로 파손된 경우 반납하지 않을 수 있다. 또한 항공기 조종실 등 업무수행 장소에서 발생하는 음성·영상 등을 기록하는 장치(CVR 등)는 기록장치에 저장된 음성 및 영상 등을 삭제하고 반납할 수 있다.

이와 같은 점을 종합적으로 고려할 때 개정안에 대하여 신중한 검토가 필요함.

문 의 처
02)6788-5580

참고1

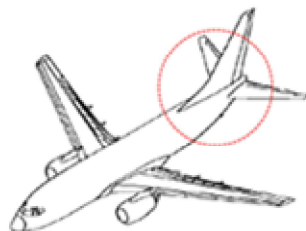
비행기록장치(CVR 및 FDR)

- FDR 980-4700-042 (Honeywell 社) : [최근 25시간 기록](#)
 - * 비행시간, 사고 시간, 비행궤적, 항공기 자세/조작, 고도, 속도, 엔진 상태 등 기록
- CVR 980-6022-001 (Honeywell 社) : [최근 2시간 기록](#)

< FDR 및 CVR 특성 >

성능규격	-ULD (UnderWater Locating Device) -3400G -1100℃ 1시간/260℃ 10시간 -수심 20,000ft
기록방식	[FDR] 최근 25 시간 동안의 Data를 기록 (Endless) [CVR] 작동이 멈추기 전 2시간의 Data 기록
기록 매체유무	장비 내 기억 장치에 기록
자료 획득 방법	FDR, CVR 인출 장비를 통하여 직접 자료 인출

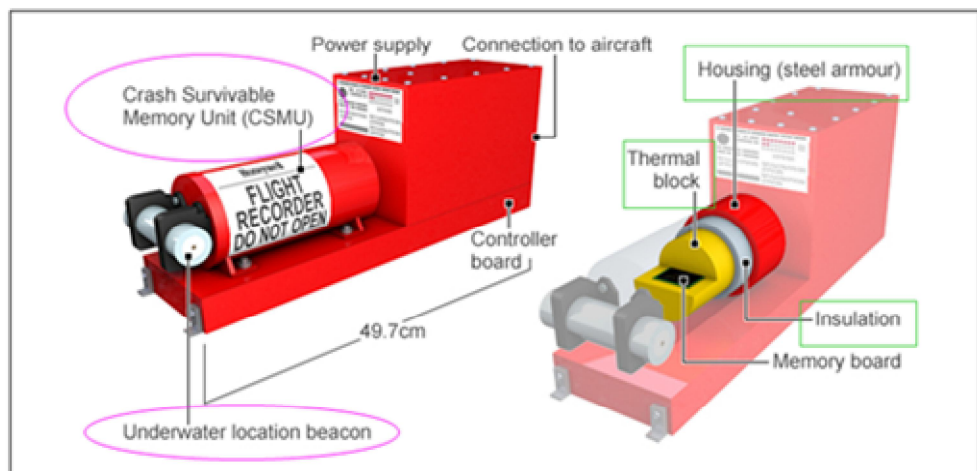
비행기록 장치 장착 위치



주로 항공기 후미 장착

- AFT Cargo Compartment
- AFT Cabin 등

비행기록 장치구성



< 블랙박스(FDR 및 CVR) 장착위치 >

자료 : 국토교통부

참고2

항공안전법 시행규칙 [별지 제65호서식] 항공안전 의무보고서

■ 항공안전법 시행규칙 [별지 제65호서식] <개정 2019. 9. 23.>

통합항공안전정보시스템(<https://www.esky.go.kr>)에서도 보고할

수 있습니다.

항공안전 의무보고서(Aviation Safety Mandatory Report)

보고 구분 (Category of Occurrence)	☐ 항공기사고 (Accident)	☐ 항공기준사고 (Serious Incident)	☐ 항공안전장애 (Incident)
분야 구분 (Fields)	☐ 항공기운항 (Flight Operation)	☐ 항공기정비 (Maintenance)	☐ 항공교통관제 (Air Traffic Control)
발생유형 (Type of Occurrence)	☐ 공항항행시설 (Aerodrome and NAVAID)		
호출부호 (Call Sign)	등록기호(Registration)		
항공기종 · 공항 · 항 행안전시설 명칭 (Type of Aircraft or Name of Aerodrome or NAVAID)			
발생일시 (Date, Time)	발생장소 · 공항 (Location or Aerodrome)		
발생 단계 (Phase of Flight)	☐ 정지(standing) ☐ 푸시백/견인(push-back/towing) ☐ 유도로이동(taxi) ☐ 이륙(take-off) ☐ 초기 상승 (initial climb) ☐ 순항 (en-route) ☐ 접근(approach) ☐ 착륙 (landing) ☐ 기동(manoeuvring) ☐ 비상강하(emergency descent) ☐ 제어불능상태의 고도강하(uncontrolled descent) ☐ 충돌발생 후(post-impact) ☐ 불분명(unknown)		
비행구간 (Flight Route)			비행고도 (Altitude)
승객수 (Number of Passengers)	승무원수 (Number of Crew Members)		운항승무원(Flight Crew) 객실승무원(Cabin Crew)
사망자수 (Number of Fatalities)			부상자수 (Number of Injuries)
기상(Weather)	☐ VMC		☐ IMC
발생 개요(Description of Occurrence)			

사업자의 종류 (Type of Operations)	☐ 국내 (Domestic Air Carrier)	☐ 국제 (International Air Carrier)	☐ 소형 (Small Commercial Air Transport Operator)	☐ 항공기사용사업 (Aerial Work)	☐ 기타 (Other)
보고자의 성명 (Name)			보고자의 연락처 (Telephone)		

「항공안전법」 제59조제1항, 제62조제5항 및 같은 법 시행규칙 제134조제1항에 따라 항공기사고 등을 위와 같이 보고합니다. (In accordance with Paragraph 1, Article 59 and Paragraph 5, Article 62 of the Aviation Safety Act and Paragraph 1, Article 134 of the Ministerial Regulation of Aviation Safety Act, I hereby report the occurrence of mandatory reporting items as described above.)

Date: _____ / _____ / _____ (YYYY/ MM/ DD) 년 월 일

보고자
(Name)

(서명 또는 인)
(Signature)

국토교통부장관 또는 지방항공청장 귀하

(Attention : Minister of Ministry of Land, Infrastructure and Transport or Administrator of Regional Aviation Administration)

210mm×297mm[백상지(80g/㎡) 또는 중질지(80g/㎡)]